



Modellprojekt Nachhaltige Mobilität
SUNRISE
Bremen

SUNRISE: Ergebnisse der SWOT-Analyse

Stand: 04. Juni 2018



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 723365

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen

Worum geht es?

- **Was ist eine SWOT-Analyse und wozu dient sie in SUNRISE?**

Die SWOT-Analyse ist eine Methode zur Positionsbestimmung und Strategieentwicklung. Mit ihr werden die Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken des „SUNRISE-Quartiers“ (die Umgebung von Hulsberg) systematisch analysiert und Strategien abgeleitet. Mit der SWOT-Analyse wird die erste SUNRISE-Projektphase abgeschlossen und der nächste Schritt - die Entwicklungen von Lösungen für die Umgebung von Hulsberg - kann beginnen.

- **Welche Informationen sind in die SWOT-Analyse miteingeflossen?**

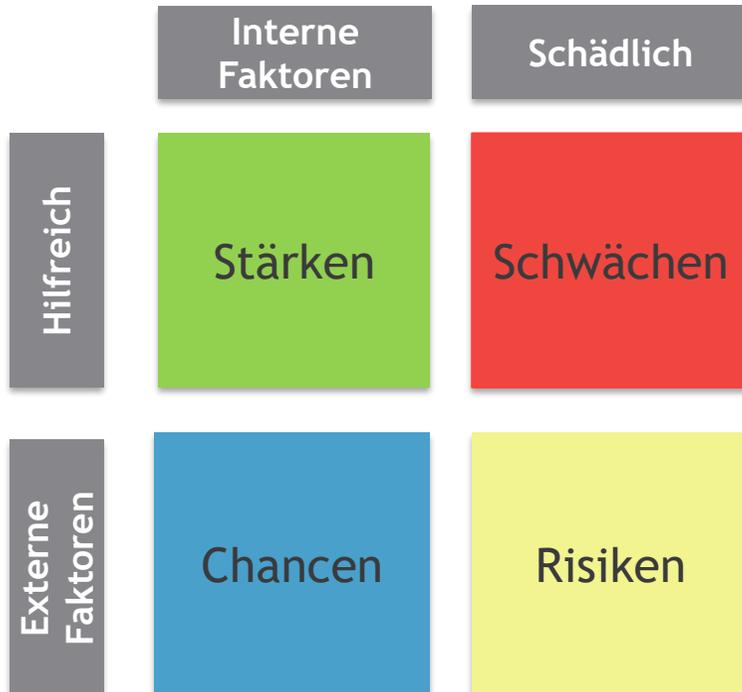
- Beiträge aus der Bürgerbeteiligung (Workshop der Auftaktveranstaltung im Februar 2018, Straßengespräche an acht Terminen im April 2018, Online-Beiträge bis Juni 2018)
- Studien (z.B. Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025, „Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen“ von 2018, Verkehrserhebung „Mobilität in Städten -SRV“, etc.)

- **Wer hat die SWOT-Analyse erstellt?**

Die SWOT-Analyse wurden vom SUBV*-SUNRISE Team erarbeitet. Die Ergebnisse wurden mit dem divers zusammengesetzten SUNRISE- Projektbeirat diskutiert und gemeinsam weiterentwickelt. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung finden sich in der SWOT-Analyse wieder.

* SUBV = Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

SWOT*-Analyse in SUNRISE



- Welche **Stärken** und **Schwächen** kennzeichnen den Straßenraum im SUNRISE-Quartier, die eine nachhaltige und gerechte Nutzung unterstützen bzw. dieser entgegenstehen?
- Welche **Chancen** gibt es für die Weiterentwicklung des Straßenraums? Welche **Risiken** müssen berücksichtigt werden?

* SWOT = Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

Stärken - Welche Stärken kennzeichnen den Straßenraum im SUNRISE-Quartier, die eine nachhaltige und gerechte Nutzung unterstützen?

Fußverkehr

- Fußverkehr hat hoher Anteil am Gesamtverkehr: 30% aller Wege zu Fuß (Statistischer Bezirk „Bremen Mitte“; Bremen gesamt: 25 %)
- Gute fußläufige Erschließung innerhalb der Quartiere (geringer Umwegfaktor)
- Tempo 30 in vielen Straßen reduziert Unfallrisiko
- Viele Schulkinder laufen zur Schule
- Einzelne Straßen mit viel Straßengrün
- Ausreichend gute Oberflächenbeschaffenheit vieler Gehwege (für Menschen ohne Beeinträchtigung!)
- Städtebauliche Dichte, kurze Wege
- Städtebauliche Qualität

Radverkehr

- Fahrradverkehr hat hohen Anteil am Gesamtverkehr: 29% aller Wege mit Fahrrad (Statistischer Bezirk „Bremen Mitte“; Bremen gesamt: 23%)
- Sehr hohe Fahrradbesitzquote (88%, „Statistische Zone Bremen Mitte“, Bremen gesamt: 84,6%)
- Höhere Sichtbarkeit und Sicherheit von Fahrradfahrern durch „kritische Masse“
- 3 von insgesamt 20 Bremer „Fahrradstraßen“ im SUNRISE-Quartier, mit Vorrang für den Fahrradverkehr
- Einbahnstraßen für Fahrradverkehr in Gegenrichtung freigegeben
- Fahrradprüfungen für Grundschüler
- Fahrradangebote für Geflüchtete zur Teilhabe in Bremen

Stärken - Welche Stärken kennzeichnen den Straßenraum im SUNRISE-Quartier, die eine nachhaltige und gerechte Nutzung unterstützen?

ÖPNV

- Hohe Taktfrequenz von Straßenbahnlinien und Bus
- Abgestimmte (zeitversetzte) Taktung von Straßenbahnen
- Einige ÖPNV-Angebote auch nachts
- Gute Haltestellenausstattung (überdacht, regen-/windgeschützt)
- Dynamische Fahrgastinformationen
- Barrierearme ÖPNV-Fahrzeuge (Niederflurtechnik, Nutzung von Hubliften etc.)
- Umweltfreundliche Antriebe (Straßenbahnen mit 100 % Ökostrom, 3 Elektrobusse)
- Elektronische Tickets (BOB-Ticket, Handy-Ticket des VBN)
- Einheitliches Ticketsystem für Verkehrsverbund
- Fahrplan-App verfügbar

MIV (Motorisierter Individualverkehr)

- Grundsätzlich stauarme Stadt/Nachbarschaft
- Autoverkehr hat geringen Anteil am Gesamtverkehr (25% aller Wege mit dem Auto im statistischen Bezirk „Bremen Mitte“) im Vergleich zu Bremen gesamt (36%)
- Geringer Pkw-Bestand im Vergleich zu Bremen gesamt (Östliche Vorstadt: 34,3 Pkw/100 Einw.; 31,4 private Pkw/100 Einw.; Bremen gesamt: 41,1 Pkw bzw. 35,6 Pkw/100 Einw.)
- Hoher Anteil (48%) von Haushalten ohne Auto (46 % mit 1 Auto/Haushalt; 6% mit 2 Autos) („Statistische Zone Bremen Mitte“)
- Über 5000 Nutzer von etabliertem, stationsbasiertem Car-Sharing in Bremen; 4 Stationen mit 11 Fahrzeugen im Quartier (im weiteren Umfeld: 14 weitere Stationen, 54 Fahrzeuge)
- Einbahnstraßensystem - wenig Durchgangsverkehr in vielen Wohnstraßen
- Temporäres Anwohnerparken bei Werder-Spielen

Schwächen - Welche Schwächen kennzeichnen den Straßenraum im SUNRISE-Quartier, die einer nachhaltigen und gerechten Nutzung entgegenstehen?

Fußverkehr

- Viele zu schmale Gehwege - wenig Raum für Fußverkehr
- Gehweggefälle steht Barrierefreiheit entgegen
- Vielfach blockierte Gehwege durch nicht-regelkonform geparkte Autos - ohne Sanktionierung („Gewohnheitsrecht“)
- Schlechte Sichtverhältnisse für Fußgänger durch Parker in Parkverbotszonen (vor allem für Kinder)
- Regelmäßig blockierte Gehwege durch Mülltonnen, Altpapier etc.
- Vielfach blockierte Gehwege durch abgestellte Fahrräder
- Verbotene Nutzung von Gehwegen durch Fahrradfahrer (besonders bei Kopfsteinpflaster auf Fahrbahn, auch in Fahrradstraße)
- Fehlende Querungshilfen an vielen Straßen (z.B. Sankt-Jürgen-Straße/Ecke Humboldtstraße; Bismarckstraße)
- Teilweise für Fußgänger ungünstige Ampelschaltungen (zu kurz zur Überquerung der gesamten Straße, lange Wartezeit)
- Einige Gefahrenstellen für Fußgänger, die aus Busse/Bahnen aussteigen (Konflikte mit MIV/Fahrradverkehr)
- Geringe Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Menschen durch oft fehlende Infrastrukturelemente (z.B. Taktile Elemente)
- Geringe Barrierefreiheit für mobileingeschränkte Menschen durch oft fehlende bauliche Voraussetzungen (z.B. Aufpflasterungen, Absenkungen)
- Geringe Barrierefreiheit für mobileingeschränkte Menschen durch unpassierbares Kopfsteinpflaster in vielen Wohnstraßen
- Große Barrierewirkung des Klinikums Bremen Mitte
- Wenige Spielflächen, keine verkehrsberuhigten Bereiche („Spielstraßen“), keine „temporären Spielstraßen“
- Teilweise Straßen mit nur wenig Straßengrün
- Wenige Grünflächen
- (Fast) keine öffentlichen Sitzgelegenheiten
- Wenige Begegnungsräume
- Temporäre Probleme: Müllprobleme, Verschmutzung

Schwächen - Welche Schwächen kennzeichnen den Straßenraum im SUNRISE-Quartier, die einer nachhaltigen und gerechten Nutzung entgegenstehen?

Radverkehr (1)

- In der Regel zu schmale Radwege
- Immer wieder blockierte Radwege durch nicht-regelkonform geparkte Autos, was zu unübersichtlichen Straßensituationen für Radfahrer und verringerte Sichtbarkeit von Radfahrern führt
- Vielfach schlecht befahrbares Kopfsteinpflaster in Wohnstraßen (Komfort/Sicherheit)
- Vielfach schlechte Oberflächenbeschaffenheit von Radwegen
- Zum Teil nicht durchgängige/abrupt endende Radspuren, -wege
- Unfallgefahr durch Radwege in unmittelbarer Nähe zu geparkten Autos (sich öffnende Autotüren)
- Unfallrisiken durch räumlich getrennte Radwege (Fehlerhaftes Abbiegen, Missachtung von Vorfahrtsregelungen durch Autos)
- Abbiegen und andere Vorfahrtsverletzungen durch Autofahrer
- Fehlende Rücksicht von manchen Autofahrern (z.B. Bedrängen von Fahrradfahrern auf der Fahrbahn)
- Keine einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen, was zu Unsicherheiten der Verkehrsteilnehmer und teilweise Missachtung der spezifischen Regeln führt
- Nicht alle Radfahrer nutzen die Fahrradstraßen, z.B. durch die Unsicherheit auf der Straße zu fahren
- Teilweise ungünstige Ampelschaltungen für Fahrradfahrer
- Zu wenige Fahrradstellplätze, auch überdachte/gesicherte Fahrradstellplatz für teure Räder; keine groß dimensionierten Fahrradstellplätze
- Fehlende Querungshilfen z.B. an Hauptstraßen
- Barrierewirkung des Klinikum Bremen Mitte

Schwächen - Welche Schwächen kennzeichnen den Straßenraum im SUNRISE-Quartier, die einer nachhaltigen und gerechten Nutzung entgegenstehen?

Radverkehr (2)

- Fehlende stadtteilübergreifende Fahrradverbindungsrouen
- Ungenügende Erreichbarkeit des Quartiers über wichtige Knotenpunkte im Umfeld (z.B. Dobben)
- Teile der Bevölkerung fahren aufgrund kultureller Gründe grundsätzlich kein Fahrrad
- Begrenztes Leihfahrradangebot und (fast) kein Bike-Sharing-Angebot von Lastenfahrrädern
- Konflikt Fahrrad - Straßenbahnschiene

ÖPNV

- Nicht barrierefreie Haltestellen (Bordsteinhöhen von 12 cm)
- Hohes Preisniveau für Einzeltickets im Vergleich zu anderen Städten
- Lärmbelästigung durch den Eisenbahnverkehr
- Relativ ungünstige ÖPNV-Erschließung im NHV, v.a. für Klinik (Distanz von den Haltestellen z.B. zum Haupteingang; für Mitarbeiter im Schichtdienst kaum nutzbar durch wenige Nachtfahrten)
- Trotz ausreichender verkehrlicher Potenziale ist Regio-S-Bahn-Halt Mitte baulich nicht möglich
- 16% aller Wege werden mit ÖPNV zurückgelegt („Statistische Zone Bremen Mitte“, Bremen gesamt: 16 %) - relativ wenig im Vergleich mit anderen Städten

Schwächen - Welche Schwächen kennzeichnen den Straßenraum im SUNRISE-Quartier, die einer nachhaltigen und gerechten Nutzung entgegenstehen?

MIV (Motorisierter Individualverkehr)

- Kein Bewohnerparken im Quartier - Auswärtige konkurrieren mit Anwohnern um Parkplätze
- Sicherheitsrisiko durch Behinderungen von Rettungsdienst und Feuerwehr durch Falschparker
- Kostenfreies Parken im öffentlichen Raum mit nur wenigen Ausnahmen- das lockt PKW-Verkehr an
- Geringe Parkraumüberwachung: Duldung von nicht-StVO-konformen Parken („Gewohnheitsrecht“)
- Ruhender Verkehr dominiert viele Straßen
- Häufiges illegales Parken (oft beidseitiges oder aufgesetztes Parken) blockiert andere Verkehrsteilnehmer
- Kontinuierlich sehr hoher Parkdruck (Mehr Autos als Parkplätze), führt z.B. zu viel Parksuchverkehr
- Es gibt die Wahrnehmung, dass viele Auswärtige ins Quartier fahren und Parkplätze suchen/nutzen
- Hohe Verkehrserzeugung durch KBM
- Klare Markierung des Parkraums nur an wenigen Stellen
- Sehr hohes Verkehrsaufkommen auf Hauptstraßen, was zu Lärmbelästigung und Luftbelastung führt
- Es gibt stark Kfz-orientierte Straßenräume
- Viel Durchgangsverkehr auf allen Hauptverkehrsstraßen und in einzelnen Wohnstraßen
- Erhöhter Lärm durch Kopfsteinpflaster
- Geschwindigkeitsbegrenzungen werden nicht eingehalten (z.T. subjektive Wahrnehmung)
- Niedrige Kosten für Innenstadt/Viertel-Parkhäuser (ÖPNV teurer)
- Sehr geringe Verfügbarkeit von Lade-/Tankmöglichkeiten für alternative Antriebe- Elektroladesäulen, Wasserstofftankstellen
- Fast keine E-Autos als Car-Sharing im Quartier
- Vereinzelt schlechter Zustand des Fahrbahnbelages
- Kein Parkhaus/Quartiersgarage im Quartier

Chancen - Welche Chancen können genutzt werden, um die Nutzung des Straßenraums weiter zu entwickeln?

Fußverkehr

- Kurze Wege im Quartier, gute Nahversorgungslage
- Neue Bewohner im NHV sichern Nachfrage für Nahversorgung
- Entwicklung des KBM und NHV ermöglichen verbesserte Fußgängerrouen zwischen Quartieren
- Digitale Hilfen für den Fußverkehr (z.B. Apps zu barrierefreie Routen)
- Alternde Gesellschaft - kann zu mehr Berücksichtigung des Themas Barrierefreiheit führen
- Thema Inklusion/Teilhabe ist Ziel vieler Politikbereiche
- Beliebtes urbanes Wohn- und Lebensumfeld - Bürger engagieren sich für Lebensqualität in „ihrem“ Viertel
- Fördermittelprogramme der EU, des Bundes und regionale Programme für eine nachhaltige Mobilität (z.B. für Digitalisierung im Fußverkehr)
- Sensibilität/Bewusstsein für nachhaltige Mobilität
- Chance für nachhaltige Mobilität/ Erweiterung des Fußverkehr durch „Micro-Mobilität“ möglich (Elektroroller, Segways, Hoverboards)

Radverkehr

- Beliebtes urbanes Wohn- und Lebensumfeld - Bürger engagieren sich für Lebensqualität in „ihrem“ Viertel
- Durch Pedelecs/ E-Bikes und Lastenfahrräder Gewinnung neuer Fahr-radnutzergruppen und zusätzliche Einsatzbereiche (größere Aktionsradien)
- Bevölkerung mit hohem Umweltbewusstsein
- Neue Mobilitätsangebote durch die Neuentwicklung des KBM/MHV sind auch für Anwohner der Umgebung nutzbar
- Anbieter für Bike-Sharing (auch Lastenbikes, E-Bikes) suchen Märkte
- Bremischer Anbieter für Bike-Sharing startet
- „Pro-Fahrrad/Fußgänger“-Stimmung
- Jobradangebote (Leasing)
- Strategien der Bremer Verkehrspolitik fördern nachhaltige Mobilität

Chancen - Welche Chancen können genutzt werden, um die Nutzung des Straßenraums weiter zu entwickeln?

ÖPNV

- Digitale Hilfen für ÖPNV-Nutzung
- Neue NHV-Bewohner vergrößern ÖPNV-Nachfrage
- Innovative Shuttle-Konzepte (z.B. VW: Moia) ergänzen ÖPNV
- Neue BSAG-Haltestelle Sorgenfrei würde NHV besser anbinden

MIV (Motorisierter Individualverkehr) (1)

- Neue Mobilitätsangebote durch die Neuentwicklung des KBM/NHV, die auch für Anwohner der Umgebung nutzbar sind (Car-Sharing, Micro-Hubs, Parkmöglichkeiten)
- Fördermittelprogramme der EU, des Bundes und regionale Programme für eine nachhaltige Mobilität
- Strategien der Bremer Verkehrspolitik fördern nachhaltige Mobilität
- Digitalisierung im Verkehr (z.B. sensorgesteuerte Parkmanagementsysteme zur Reduzierung des Parksuchverkehrs)
- Neue Angebote: „Micromobilität“ (Kleinstautos, E-Scooter)
- Bundespolitisches Klima/Rahmenbedingungen für eine Verkehrswende
- Innovatives Konzept „Micro-Hubs“ - Nutzung von dezentralen Sammelstellen durch Lieferanten/Paketdienstleistern

Chancen - Welche Chancen können genutzt werden, um die Nutzung des Straßenraums weiter zu entwickeln?

MIV (Motorisierter Individualverkehr) (2)

- Großes Umweltbewusstsein in der Anwohnerschaft
- Ersatz von Autofahrten durch Pedelecs/ E-Bikes und Lastenfahrräder
- Sinkende Bedeutung von Führerschein und Autobesitz bei jungen Leuten
- Trend: Teilen statt besitzen
- 3 Anbieter für stationsbasiertes Car-Sharing in Bremen (Cambio, Flinkster, MoveAbout)
- Car-Sharing hat schon viele Nutzer („Testimonials“)
- Hohe Ersatzquote von privaten Pkw durch stationsbasiertes Car-Sharing (16 Pkw/CS-Auto)
- Diesel-Diskussion und drohende Fahrverbote in anderen Städten
- Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben - Reduzierung von Umweltbelastungen

Risiken - Welche Risiken müssen berücksichtigt werden?

Fußverkehr

- „Micro-Mobilität“ auf Gehwegen (Elektroroller, Segways, Hoverboards) kann zu Konflikten mit Fußgängern führen, wenn die Infrastruktur den neuen Bedürfnissen nicht angepasst ist
- Mögliche Konflikte zwischen Befürwortern von Kopfsteinpflaster und Gegnern
- Zunehmende Aggressivität/Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr
- Finanzierung von Maßnahmen noch offen (Bremer Haushalt)
- Zunehmende Zahl von Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zu Schule/Freizeitaktivitäten bringen („Elterntaxis“)

Radverkehr

- Radinfrastruktur ist nicht geeignet für zunehmende Geschwindigkeitsdifferenzen und Fahrzeugbreiten (Pedelecs/E-Bikes, Lastenräder, Kinderanhänger)
- (Unregulierte) Free-Floating Bike-Sharing-Angebote können Akzeptanz reduzieren (viele Städte haben Probleme mit der hohen Zahl an freistehend geparkten Fahrrädern des Anbieters „obike“)
- Finanzierung von Maßnahmen offen (Bremer Haushalt)
- Zunehmende Aggressivität im Straßenverkehr reduziert Sicherheit
- Hohe Anzahl an Fahrraddiebstählen
- Dienstwagenprivileg

Risiken - Welche Risiken müssen berücksichtigt werden?

ÖPNV

- Wirtschaftliche Zwänge der BSAG
- Bürgerschafts- und Beiratswahl im Frühjahr 2019- sensible/kritische Entscheidungen könnten auf die Zeit nach den Wahlen verschoben werden; mögliche neue Ziele der Verkehrspolitik
- Hohe ÖPNV-Tarife- können die Nutzung von Bussen und Straßenbahnen verhindern (und die Nutzung von privaten Autos verstärken)

MIV (Motorisierter Individualverkehr) (1)

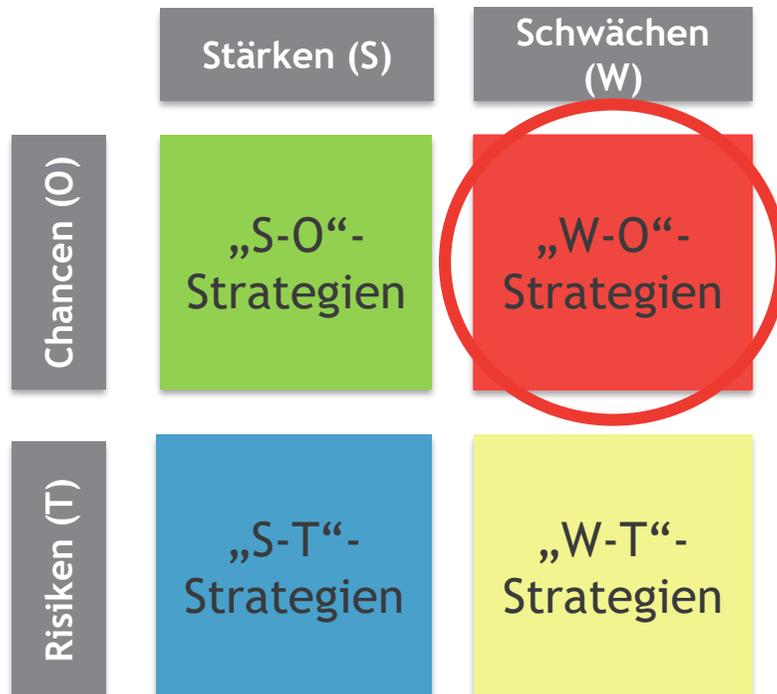
- Sehr geringe Sanktionen für Falschparken
- Zunehmende Breite von Autos verschärfen Parkplatzprobleme (SUVs)
- Erhöhung des Parkdrucks durch digitale Hilfen für Autofahrer (z.B. Apps zum Anzeigen von kostenlosen Parkplätzen)
- Mehrjährige Verzögerung des Baus des KBM-Parkhauses, bei gleichzeitig steigenden Besucherverkehren
- KBM/NHV Entwicklung - Wegfall der (inoffiziellen) Parkflächen (in der Nacht) für Anwohner aus den benachbarten Straßen
- Ambitioniertes Mobilitätskonzept des NHV - mögliche Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die umgebenden Quartiere
- Zusätzliche Verkehre durch Neuentwicklung des KBM/NHV (z.B. an Ein- und Ausfahrten zu Parkhäusern)

Risiken - Welche Risiken müssen berücksichtigt werden?

MIV (Motorisierter Individualverkehr) (2)

- Unfertiges Mobilitätskonzept des KBM
- Ausweitung der Spieltage in der Bundesliga - zusätzliche Belastungen der Anwohner in der Arbeitswoche
- Steigender Autobesitz durch Gentrifizierung
- Fehlender Mut, StVO-Regeln einzufordern
- Bürgerschafts- und Beiratswahl im Frühjahr 2019-sensible/kritische Entscheidungen könnten auf die Zeit nach den Wahlen verschoben werden; mögliche neue Ziele der Verkehrspolitik
- (Subjektiv wahrgenommene) zunehmende Aggressivität/mangelnde Rücksicht im Straßenverkehr
- Langwieriger Prozess zur Weiterentwicklung der StVO
- Zunehmende Pendlerzahlen in Bremen
- Verschärfung der Parkplatzproblematik durch Free-Floating Car-Sharing-Angebote
- Zunehmender motorisierter Verkehr (auch mit E-Autos)
- Zunehmender Online-Handel und damit verbundener Lieferverkehr

Ableitung von “SWOT*-Strategien”



Im besonderen Fokus:

„W-O“-Strategien

- **Nutzung von Chancen zur Überwindung von Schwächen**

* SWOT = Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

SWOT-Strategien - Nutzung von Chancen zur Überwindung von Schwächen

Fußverkehr

- Stärkere Überwachung zur Durchsetzung des StVO-konformen Parkens, zum Freihalten von Fußwegen/ Fahrradwegen / Parkverbotszonen und Schaffung von Rettungssicherheit (!) und Verkehrssicherheit, a) an Einmündungen und Überwegen, b) im Straßenverlauf
- Mehr Fahrradstellplätze im Quartier - auch überdachte/ größere/ gesicherte Plätze für Pedelecs, Lastenräder etc. (zur Entlastung von Gehwegen)
- Verbesserung von wichtigen Querungssituationen (z.B. Humboldtstr./St.-Jürgen-Straße; Bismarckstraße)
- Barrierefreier Straßenbelag in Wohnstraßen, zur Erhöhung der Barrierefreiheit und zur Befreiung der Gehwege von Fahrradfahrern
- Erhöhung der Barrierefreiheit für mobileingeschränkte und sehbehinderte Menschen durch bauliche Maßnahmen (Aufpflasterungen, Absenkungen, taktile Elemente, etc.) und digitale Hilfen (z.B. Apps zu barrierefreien Routen)
- Kopfsteinpflaster: Runder Tisch Straßenbelag
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität: Initiativen zur Begrünung, Mülleimer, „Nette Toilette“, Sitzgelegenheiten....
- Schaffung von mehr Spielflächen für Kinder
- Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen, als Spielflächen für Kinder und zur Reduzierung der Dominanz des Autos

SWOT-Strategien - Nutzung von Chancen zur Überwindung von Schwächen

Radverkehr (1)

- Stärkere Überwachung zur Durchsetzung des StVO-konformen Parkens, zum Freihalten von Fußwegen/ Fahrradwegen / Parkverbotszonen und Schaffung von Rettungssicherheit, a) an Einmündungen und Überwegen, b) im Straßenverlauf
- Prioritätenliste zur Verbesserung der Radinfrastruktur (Radwege), zur Erhöhung des Fahrkomforts und der Sicherheit, zur sukzessiven Umsetzung
- Verbesserung von wichtigen Querungssituationen (z.B. Humboldtstr./St.-Jürgen-Straße)
- Fahrradfreundlicher Straßenbelag in Wohnstraßen, zur Verbesserung der Befahrbarkeit von Straßen, Erhöhung des Fahrkomforts und der Sicherheit
- Einrichtung von Ausleihstation(en) mit (Leih-und) Lastenfahrrädern etc.
- Weiterentwicklung der Fahrradstraßen im Quartier - (zukünftig mehr Nutzer durch NHV)
- Maßnahmenplan zu nicht-baulichen Maßnahmen, zur Erhöhung des Fahrkomforts und der Sicherheit (Bessere Kennzeichnung von Fahrradwegen und Fahrradstraßen, fahrradfreundliche Ampelschaltungen etc.)

SWOT-Strategien - Nutzung von Chancen zur Überwindung von Schwächen

Radverkehr (2)

- Einrichtung von engmaschigen Fahrradroutes durchs Quartier
- Mehr Fahrradstellplätze im Quartier - auch überdachte/ größere/ gesicherte Plätze für Pedelecs, Lastenräder etc., - um Fahrradnutzung attraktiver und bequemer zu machen
- Beteiligung an Informationskampagnen für Toleranz und Rücksicht im Straßenverkehr, für verbesserte Kenntnisse der StVO
- Ladestationen für E-Mobilität (Radverkehr, für Radtouristen)
- Angebote zur Information/Einbindung von Migranten
- Kooperation der Klinik mit WK-Bike: Finanzielle Beteiligung an Stationen an der Klinik, Flächen zur Verfügung stellen, kostenfreie Nutzung für Mitarbeiter
- WK-Bike als Modul im Mobilitätskonzept KBM (Zubringer zwischen KBM und Straßenbahn oder HBF)
- WK-Bike auch Teil des NHV-Mobilitätsmanagements
- Leihradangebot der ADFC Radstation für Firmen

SWOT-Strategien - Nutzung von Chancen zur Überwindung von Schwächen

ÖPNV (1)

- Überprüfung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots (Haltestellen, Linien), zur Anpassung an den sich verändernden Bedarf aufgrund der KBM/NHV-Entwicklungen
- Ergänzung des herkömmlichen ÖPNV-Angebots durch innovative Konzepte: Nutzung von Shuttle-Bussen, neue Taxi-Angebote, Bike-Sharing, B+R
- Weitere Verbesserung der Barrierefreiheit der Haltestellen
- Abgestimmtes Preissystem zwischen ÖPNV/Parkhäusern/Parkraumbewirtschaftung der Nachbarquartiere (Reduzierung der Attraktivität von Parkhäusern)
- Fahrradparken am Hauptbahnhof kostenfrei für Verbindung KBM-HBF (Pendler unter den MitarbeiterInnen)
- Ringbus: HBF-Klinikum-Bürgerhaus Weserterrassen-Sielwallfähre-Wall-Hauptbahnhof
- Das ÖPNV-Ticket darf nicht teurer sein als das Parkhaus/Auto
- Fahrscheinfreier/Kostenfreier ÖPNV oder 1 € pro Tag/365 € Ticket

SWOT-Strategien - Nutzung von Chancen zur Überwindung von Schwächen

ÖPNV (2)

- Jobticket am KBM subventionieren
- KBM: Rufbus für Schwachverkehrszeiten
- Klinikum Mobilitätskonzept: Individuelle Mobilitätsberatung der MitarbeiterInnen
- Öffentlichkeitsarbeit/Kampagnen Multimodalität

SWOT-Strategien - Nutzung von Chancen zur Überwindung von Schwächen

MIV (Motorisierter Individualverkehr) (1)

- Weitere Erhöhung des Car-Sharing- Angebots zur Schaffung von Alternativen zum privaten Autobesitz; Bewerbung und Öffentlichkeitsarbeit
- Lastenräder-Verleih als Modul „Nutzen statt besitzen“
- Stärkere Überwachung zur Durchsetzung des StVO-konformen Parkens, zum Freihalten von Fußwegen/ Fahrradwegen /Parkverbotszonen und Schaffung von Rettungssicherheit a) an Einmündungen und Überwegen, im Straßenverlauf
- Bepreisung von Parkraum/ Einführung von kostenpflichtigem Parken im öffentlichen Raum, zur Entlastung der Allgemeinheit zugunsten kostenpflichtiger Parkhäuser
- Einrichten von „Bewohnerparken“, zur Reduzierung parkender Besucher
- Micro-Hubs (dezentrale Sammelstellen für Lieferanten/Paketdienstleister), zur Reduzierung des Lieferverkehrs
- Nutzung digitaler Hilfen für den Autoverkehr, zur Steuerung/Reduzierung des Verkehrs (z.B. Apps für freie Parkplätze)
- Fahrradstände auch zum Gliedern des Straßenraums (Klarheit, wo geparkt werden darf bzw. wo nicht)

SWOT-Strategien - Nutzung von Chancen zur Überwindung von Schwächen

MIV (Motorisierter Individualverkehr) (2)

- „Freischaufeln“ von Straßen (z.B. wenn mobil.punkte gebaut werden)
- Statt „Pollern“ zur Verhindern des Parkens: Positiveffekte, Straßenraum nutzbar machen (z.B. Bänke, Grüngestaltung, Fahrradabstellanlagen etc.)
- Abgestimmte Parkierungstarife zwischen Nachbarquartieren und NHV bzw. Parkhaus
- „Risikokataster“ nach Feuerwehrfahrt (Bereiche, die für die Feuerwehr nicht erreichbar sind)
- KBM: Fahrgemeinschaften organisieren und fördern
- Verpflichtendes und konsequentes Mobilitätskonzept des KBM
- Geschwindigkeitsüberwachung (Hauptverkehrsstraßen, v.a. Bismarckstraße)
- Neue Mobilitätskonzepte wie „Begegnungszonen“ oder „Shared Space“ statt T30-Zonen